Deutscher Bundestag **Drucksache 16/2683**

16. Wahlperiode 21. 09. 2006

Antrag

der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Jan Mücke, Patrick Döring, Joachim Günther (Plauen), Jens Ackermann, Dr. Karl Addicks, Christian Ahrendt, Daniel Bahr (Münster), Uwe Barth, Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Otto Fricke, Paul K. Friedhoff, Dr. Edmund Peter Geisen, Hans-Michael Goldmann, Miriam Gruß, Heinz-Peter Haustein, Michael Kauch, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Heinz Lanfermann, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Michael Link (Heilbronn), Horst Meierhofer, Patrick Meinhardt, Burkhardt Müller-Sönksen, Dirk Niebel, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Gisela Piltz, Jörg Rohde, Dr. Max Stadler, Dr. Rainer Stinner, Dr. Volker Wissing, Martin Zeil, Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP

Umfassenden Feldversuch über die Vor- und Nachteile von 60-Tonnen-Lkw starten

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die absehbare Verkehrsentwicklung in den kommenden Jahren gibt Anlass zur Sorge im Hinblick auf die bereits bestehende Überlastung der Bundesfernstraßen. Jüngste Prognosen (zum Beispiel die von der BVU Beratergruppe Verkehr + Umwelt im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erstellte „Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr“ – Kurzfristprognose Sommer 2006) gehen von Wachstumsraten von teilweise deutlich über 3 Prozent pro Jahr aus. Damit wird der Güterverkehr auf der Straße voraussichtlich bereits 2009 das im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung erst für 2015 prognostizierte Niveau erreichen.

Der seit Jahren andauernde Investitionsstau und die unzureichenden Entwürfe zum Verkehrshaushalt 2007 und der aktuellen Mittelfristplanung der Bundesregierung werden damit zu neuen Engpässen im Straßennetz führen. Auch der Schienengüterverkehr, der erfreulicherweise ebenfalls Zuwächse verzeichnen kann, wird nicht in der Lage sein, das Wachstum aufzufangen. Darum müssen neben einer Aufstockung der für den bedarfsgerechten Erhalt und Ausbau der Bundesfernstraßen notwendigen Investitionsmittel gleichzeitig auch andere, neue Wege gesucht werden, wie der zusätzliche Verkehr in Deutschland bewältigt werden kann.

Dazu gehören innovative Konzepte zur effizienten Vernetzung der Verkehrsträger, aber auch modulare Fahrzeugkonzepte, die möglicherweise einen Beitrag zur Entlastung im Straßengüterverkehr leisten können. Einen Beitrag dazu könnte der Einsatz von 60-Tonnen-Lkw leisten, die als 8-achsige Kombinationsfahrzeuge mit 25,25 Metern Gesamtlänge ausgeführt sind. Der 60-Tonnen-

Lkw verspricht im Mittel eine um etwa 50 Prozent höhere Nutzlast und damit auch einen niedrigeren spezifischen Kraftstoffverbrauch. Sinkende Kraftstoffkosten können die Folge sein, aber auch niedrigere spezifische Emissionen zugunsten der Umwelt. Fest steht, dass derartige Kombinationsfahrzeuge auch aufgrund des größeren Transportvolumens zu einer Reduktion der Fahrten beitragen und somit zu einer Entlastung der Straßen führen können.

Auf der anderen Seite wirft der bauliche Zustand von Straßen und Brücken vielerorts Fragen nach der Tragfähigkeit der Infrastrukturen für 60-Tonnen-Lkw auf. Obwohl die Achslast mathematisch zwar geringer als beim 40-Tonnen-Lkw ist, stellen die höheren Gesamtgewichte zusätzliche Belastungen insbesondere für viele Brückenbauwerke dar. Überlange Fahrzeugkombinationen stellen zudem andere Anforderungen an die Befahrbarkeit des Straßennetzes. Auch prinzipielle Auswirkungen auf Zahl und Schwere von Unfällen müssen vor einer generellen Zulassung der Fahrzeuge geklärt werden.

In Niedersachsen wird derzeit auf Initiative des Landesverkehrsministeriums als oberste Landesbehörde ein bis zum 31. Juli 2007 befristetes Pilotprojekt durchgeführt. Dazu wurden die entsprechenden Ausnahmegenehmigungen an zwei Speditionen erteilt, welchen nunmehr der Einsatz jeweils eines aus Sattelzugmaschine, Sattelauflieger und zusätzlichem Anhänger bestehenden Fahrzeuges gestattet ist.

Den rechtlichen Rahmen für eine solche Genehmigung bilden § 70 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) und § 29 der Straßenverkehrsordnung (StVO). Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat sich gegen das Vorhaben in Niedersachsen gewandt und verbunden mit der Bitte um Einstellung des Feldversuchs in einem Gutachten die erteilte Ausnahmegenehmigung als rechtswidrig dargestellt. Dieser Aussage kann ausweislich eines Gutachtens des Wissenschaftlichen Dienstes des Deutschen Bundestages vom 13. September 2006 nicht gefolgt werden. Der in Niedersachsen begonnene Feldversuch ist rechtmäßig und zur Sammlung erster praktischer Erfahrungen sinnvoll. Die fachliche und politische Diskussion dieses Themas auf Bundes- und europäischer Ebene kann durch die zu gewinnenden Erkenntnisse auf eine breitere Basis gestellt werden.

Internationale Erfahrungen in Schweden und Finnland, in denen diese Fahrzeuge bereits seit geraumer Zeit zum Einsatz kommen, und ein seit zwei Jahren in den Niederlanden laufender Praxistest legen differenzierte, aber durchaus positive Schlussfolgerungen nahe.

Unter den Fachverbänden der Transportwirtschaft gibt es unterschiedliche Auffassungen zum Einsatz dieser Fahrzeugkombinationen. Eine große Zahl von Unternehmen der Transportwirtschaft verspricht sich Vorteile in betriebswirtschaftlicher Hinsicht. Der Bundesverband des Deutschen Groß- und Außenhandels e.V. (BGA) sieht in 60-Tonnern „ein wirkungsvolles Mittel und sicheres Mittel, um dem Verkehrskollaps auf deutschen Autobahnen zu begegnen". Der Bundesverband Güterkraftverkehr Entsorgung und Logistik BGL e. V. befürwortet innovative Lösungen zur Bewältigung des wachsenden Verkehrsaufkommens, sieht jedoch noch eine Reihe von Fragen ungeklärt und spricht sich insbesondere für eine europäisch einheitliche Gesamtkonzeption beim Thema „Maße und Gewichte" aus. Verbände und Unternehmen im Kombinierten Verkehr, wie die Kombiverkehr GmbH befürchten insbesondere Rückverlagerungen von der Schiene zur Straße im Kombinierten Verkehr und sehen damit die Wettbewerbsposition des Kombinierten Verkehrs gefährdet.

Vor diesem Hintergrund sollte die Diskussion über den Einsatz von Fahrzeugkombinationen zur Bewältigung des wachsenden Verkehrsaufkommens im Güterverkehr auf einer sachlichen Ebene fortgeführt werden, um die zu einer politischen Entscheidung notwendigen Fakten und Erkenntnisse zusammenzutragen.

II. Vor diesem Hintergrund fordert der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auf,

1. dem Deutschen Bundestag einen Bericht über die Gegenstände und weiteren Einzelheiten der derzeit in Deutschland laufenden Pilotversuche zum Einsatz von 60-Tonnen-Lkw sowie über die laufenden Forschungsvorhaben zu diesen Fahrzeugkombinationen vorzulegen;
2. durch einen deutschlandweit angelegten und mit den Verbänden der Transportwirtschaft abgestimmten Feldversuch zu testen, ob durch den Einsatz von 60-Tonnen-Lkw ein wirksamer Beitrag zur Entlastung der Straße geleistet werden kann;
3. den Gesamtversuch durch das Ministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie ein vom BMVBS beauftragtes Expertengremium wissenschaftlich zu begleiten;
4. den Gesamtversuch in Kooperation mit der EU-Kommission durchzuführen und die EU-Kommission über die laufenden Ergebnisse zu unterrichten;
5. im Rahmen der bevorstehenden Präsidentschaft Deutschlands in der EU darauf hinzuwirken, dass eine europäische Koordination zum Einsatz modularer Fahrzeugkonzepte erfolgt und nationale Insellösungen vermieden werden;
6. dem Deutschen Bundestag einen Abschlussbericht vorzulegen, der die Vor- und Nachteile des Einsatzes von 60-Tonnen-Lkw darstellt und eine Entscheidungsgrundlage des BMVBS über die Einführung oder Nichteinführung enthält;
7. den Modellversuch „Gigaliner“ in Niedersachsen in Zukunft zu unterstützen.

Berlin, den 19. September 2006

Dr. Guido Westerwelle und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333